



Notat om dialog med regioner og kommuner

Center

Center for strategisk kommunikation og Ledelsesbetjening

Kontor

Kontor for tværgående politik

Dato

1. marts 2024

J nr. 2024 - 1084

/ NAEGN

Tidsplan

Ikke relevant

Udgiftsprofil

Ikke relevant

Risici

Ikke relevant.

Afvigelser og årsager i forhold til det forudsatte i aftalen

I 2020 indgik den daværende transportminister klimsamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med landets seks største kommuner og de fem regioner. Kommunerne og regionerne blev på den ene side forpligtet til, at nye udbud af busser skal have et krav om at være fossilfri eller nulemission, mens staten på den anden side forpligter sig til at arbejde med en række aftalepunkter, der kan understøtte kommuner og regioner i den grønne omstilling.

Siden aftalen blev indgået, har den teknologiske udvikling medført, at nulemissionsbusser ud fra en samlet økonomisk betragtning ofte er lige så konkurrencedygtige som fossile busser. Dette skyldes, at selvom anskaffelsesprisen på en nulemissionsbus er højere end en fossil bus, er driftsomkostningerne lavere. Særligt bybussers kørselsmønstre, med lav fart og korte afstande, er velegnede til nulemissionsbusser. Det bemærkes, at regionale busser ofte har et større kørselsomfang og er tungere, hvilket gør det relativt dyrere at omstille regionale busser sammenlignet med bybusser. Derfor har man i "Aftale om infrastrukturplan 2035" afsat en pulje på 250 mio. kr. til omstilling af regionale busser.

Grundet udviklingen på området er det vurderet, at staten alene arbejder videre med følgende tre aftalepunkter i klimsamarbejdsaftalerne:

- En analyse af unges transportvaner
- En analyse af Parker & Rejs
- En permanent mulighed for afgiftslempelse til minimumssatsen af elektricitet, der anvendes i elbusser.